

EL DIA

AÑO VI.- Nº 242
Montevideo, Agosto 29 de 1937.

Paisaje Nativo (Manga, Dpto de Canelones.)
Foto R. y J. Caruso.



MAXIMO SANTOS EN EL DESTIERRO. FOTOGRAFIA DE BOYER, PARIS. (COLECCION DEL AUTOR)

EL GENERAL SANTOS EN RIO DE JANEIRO

LAS fotografías que ilustran mi crónica de hoy dan idea muy distinta de lo que era hace 17 años la quinta que entonces tenía el número 60 de la calle Cosme Velho, en Río Janeiro, residencia en 1887 de Máximo Santos.

El palacete del rico portugués Conde de Samamedy, que lo arrendó con todo su mobiliario al desterrado presidente uruguayo, rodeado en la época del exilio del Capitán General de una espesa arboleda que se confundía con el monte natural que crece al pie de los morros, destacaba sobre un fondo distinto cuando yo tuve ocasión de visitarlo.

La construcción intacta emergía sobre un pedazo de parque encuadrado por árboles copudos y altos pero raleados. El ambiente debía ser el mismo ambiente tranquilo y aristocrático del barrio de Larangeiras.

Por las ilustraciones insertas es posible darse cuenta de la frondosidad de la vieja quinta favorecida por el reparo de los vientos que le da la masa enorme del Co..ovado.

Todo en las fotografías es característico del Río Janeiro de los últimos días imperiales, el coche, los sirvientes, el tiro de mulas de los carruajes de casa grande que tanto admiraba al viajero...

* * *

El Capitán General llegó por primera vez a la capital carioca en viaje para Europa, a raíz de haber transferido al General Tajes la suprema magistratura de la República, embarcado en Montevideo el 28 de noviembre de 1886.

Diez días antes, con la misma fecha de su dimisión, el 18, había telegrafiado al doctor José Vázquez Sagastume nuestro ministro ante el Brasil:

A. Ministro Oriental — Río.

Aconsejado por mis médicos que me prohiben todo trabajo si he de atender mi salud y no quiero ver expuesto mi vida he presentado renuncia indeclinable a la presidencia del Senado. Las cámaras reunidas en Asamblea General, han proclamado presidente de la República por el resto del presente período constitucional al Teniente General Máximo Tajes.

La elección no puede ser más acertada, en vista de las condiciones y cualidades que adornan a este bravo militar.

Pido a usted ayude al nuevo presidente con el mismo celo y empeño que me ha demostrado a mí, dándole las gracias por sus buenos servicios que he apreciado en lo que valen.

En la vida privada como en la pública sabe que ahora y siempre puede contar con su amigo que lo aprecia

M. Santos

Tajes, por su parte, después de tributar al enemigo que huía todos los honores militares de ordenanza, tendiéndole el clásico "puente de plata", telegrafió al Ministro inmediatamente de embarcar su antecesor y protector a quien debía todo: ascensos, carrera política, presidencia de la República.

A Ministro Oriental. — Río.

"El Capitán General Santos debe llegar allí en el vapor "Nord-América".

Sírvase rodearlo de todas las comodidades posibles".

M. Tajes

Como el transatlántico después de cumplir la cuarentena en el lazareto de Isla Grande siguió marcha para Europa, no hubo ocasión de brindarle ninguna comodidad.

Cuando volvió otra vez a Río Janeiro, el viajero recomendado y grato de 1886 habíase transformado en otra persona completamente distinta que si iba a preocupar al ministro Vázquez Sagastume sería en modo igualmente distinto también.

En mayo de 1887 Santos era un desterrado político, desalojado de su posición de mando, alejado del país "sine die"... un tiranuelo más en el exilio.

Si la historia es maestra de la vida y las lecciones de esta maestra son lecciones de moral, qué edificante lección de moral la que ofrece la historia del Capitán General Máximo Santos!

El tiranuelo mandón que fuera capaz de reflexionar lucidamente sobre la enseñanza brindada por la vida de Santos haría ante sus culpas un acto de suprema y verdadera expiación.

El mismo Senado que en la Asamblea General le había votado el bien de la patria, creando para él el grado militar excepcional y único de Capitán General, le cerraba poco después las puertas de la República.

El sucesor cuidadosamente elegido, "el bravo militar adornado de las más recomendables condiciones y cualidades" pedía por mensaje que se le interdictara a su protector de la víspera, la entrada al país donde había ejercido el poder de un régulo.

Pero la historia se repetirá siempre, porque confesar aún en lo íntimo: Yo soy igual que Santos, por ejemplo, debe ser cosa muy dura.

Y, además, para escarmentar es necesario que sea en cabeza propia.

* * *

Trasladado del "Matteo Bruzzo" al vaporcito "Victoria" que debía llevar al desterrado hasta la estación Mauá, en la Bahía de Río Janeiro, paseó Santos la vista por la amplia belleza de la rada y dijo:

"Como me siento feliz de venir a pasar los tristes días de mi destierro en este país privilegiado".

Luego, apoyando las manos sobre el respaldo de una silla continuó silencioso mirando hacia tierra.

Nadie interrumpió su silencio hasta que el mismo Capitán General, como si alejara bruscamente ingratos recuerdos:

"Dejemos estas cosas tristes a un lado — exclamó — y hablemos de cosas agradables... Tengo muchas ganas de estar en Petrópolis".

Era en el mes de mayo y todavía el calor sentíase muy fuerte en Río Janeiro.

Acompañaban al ex presidente su señora esposa Doña Teresa Mascaró, sus hijos, un cuñado, su médico el Dr. Gabriel Honoré, su secretario Antonio Carralón de Larrúa y algunos asistentes y criados.

Estaba Santos en aquellos días pronunciadamente calvo y llevaba esa misma barba recortada con que figura en el magnífico platinotipo de París.

Gran cambio habíase producido en el físico del Capitán General, acentuado todavía más con el traje civil que vestía siempre: levita, pantalón de fantasía y galera de copa.

Sin bajar en los muelles de la capital, el desterrado siguió en el Victoria hasta el interior de la bahía donde de la estación Mauá arrancaba la línea férrea de Petrópolis.

En el Términus estaba dispuesto un tren especial y esperaban a Santos el ministro Cotegipe v varios funcionarios oficiales.

Luego de cambiados cordiales saludos el funicular trepó la sierra conduciéndolo a Petrópolis al pequeño grupo de uruguayos.

Allí en Petrópolis estaba también la corte, y el emperador Pedro II aquejábase de una molestia hepática cuya prolongación tenía en cuidado a sus médicos.

* * *

Alojóse Santos en una casa amplia, con un piso térreo y un primer "andar" situada a la derecha del gran hotel de Orleans.

Circundada por un jardín y una verja de hierro la casa (propiedad ahora de un rico comerciante norteamericano) no había sufrido modificación ninguna cuando yo la ubiqué en mi viaje de 1920, tomando la fotografía que reproduzco.

En esa residencia nació la última de las hijas.

El 21 de abril de 1887 a las 3 y media de la tarde el Emperador recibió al ex-presidente.

Una entrevista llevada en los términos más amables, pero breve por que el viejo soberano recién salía de su convalecencia.

Casi podría decir que se visitaron en una tregua del mal, pues Don Pedro volvió a caer enfermo a los pocos días.

* * *

Pronto reanudó Santos sus actividades políticas, cruzando activa correspondencia con Montevideo, la mayor parte valiéndose de interpósitas personas, pues con lo del telegrama a Clark y Obregón descifrado en el gabinete negro del gobierno, tenía de sobra.

Las noticias de aquí no eran precisamente satisfactorias: las filas del san-

CASA DONDE VIVIO SANTOS EN PETROPOLIS. FOTOGRAFIA DEL AUTOR, SACADA EN 1920



EL CAPITAN GENERAL DE VUELTA DE UN PASEO EN COCHE CON SU FAMILIA. FOTOGRAFIA TOMADA EN LA QUINTA DE LA CALLE COSME VELHO EN LARANGEIRAS. RIO JANEIRO. (COLECCION DEL AUTOR)

tismo raleaban por que los titulados amigos y los adulones (estos no eran titulados) de quien manda, engrosaban a ojos vistas las filas de Tajes, afirmando cada vez más la nueva situación triunfante.

De esta época es el documento político que se ha llamado el "Manifiesto de Petrópolis" cuya importancia merecerá un comentario aparte otro día.

La residencia en la ciudad imperial, tranquila y grave, tanto como envuelta en nubes y trasmano, aburrió luego al Capitán General y a su familia.

Petrópolis, sin más comunicación posible que la vía del ferrocarril de cremallera importaba un destierro más.

La corte se aburría de buena o de mala gana, pero para eso era la corte y el nudo de la cuestión era estar cerca "do Imperador".

Además había el pasatiempo protocolario que mechaba un tedio con otro tedio, pero sin el cual no se podía pasar en aquella sociedad formulista y anquilosada.

Resolvióse, entonces, cambiar de residencia, pasando a ocupar una quinta en Río de Janeiro, amplia y elegida en uno de los sitios tenidos por más saludables, pues la fiebre amarilla constituía un peligro tan grave como continuo, máxime tratándose de gente nuevamente arribada.

Fué así como a mediados del año 87 estuvieron instalados en la Rúa Cosme Velho.

Buen alquiler pidió por su gran quinta — verdadera residencia condal — el Conde de Samamedy, que, por lo demás, según me lo aseguraron en Río Janeiro, era un nuevo rico, comerciante nativo de Portugal que después de hacer buena bolsa en los negocios había decorado sus talegas con una corona.

El noble conde no era quien, justo es decirlo, para asustar a Santos con sus pretensiones de dueño de casa, pues los gobernantes al tipo del Capitán General, suelen hacer algunos ahorros para defenderse si el viento llega a soplar de la puerta.

Viviendo en Larangeiras se ganaba en distancia, principalmente. La nueva casa era también una casa demasiado sombreada de vegetación, húmeda, todavía más, por las aguas que descienden sonoras de las montañas al cabo de cada lluvia.

El cambio de residencia probó bien a todos.

La salud de Santos parecía mejorar, obedeciendo la afección orgánica que lo aquejaba al tratamiento indicado por Potain.

Porque, no obstante lo que he leído escrito hace poco, el médico de Santos en París no fué otro sino Pedro Carlos Potain el gran clínico especialista en enfermedades del corazón, la más grande autoridad científica en Francia y a quien el Capitán General fué a consultar en París en enero de 1887, acompañado de Honoré.

Si alguna duda existiera al respecto, yo puedo mostrar copia no sólo de las indicaciones, tratamiento y recetas de Potain sino del diagrama del corazón del expresidente, un enorme corazón hipertrofiado que concluiría por matarlo en Buenos Aires el 10 de mayo de 1889.

En cuanto a la cicatriz de la bala de Ortiz iba borrándose poco a poco y la espesa barba dejada crecer sobre las mejillas la disimulaba casi totalmente.

J. M. Fernández Saldaña.



EL EX-PRESIDENTE CON UNO DE SUS PEQUEÑOS HIJOS FOTOGRAFIA GUIMARAES. RIO JANEIRO.

(COLECCION DEL Sr. OTTO BERRO)

LA CARRERA DE LEYENDA DE MRS. AMELIA EARHART

Por
JACQUES MORTANE



AMELIA EARHART Y FRED NOONAN

LA carrera de Mrs. Amelia Earhart es una de las más maravillosas de toda la historia de la aviación, tanto femenina como masculina.

Recordemos sus grandes líneas.

Como pasajera, Miss Amelia Earhart —todavía era soltera, pero aun después de casarse con el editor Putnam conservó su nombre de familia—efectuó su primera travesía del Atlántico. Ella insistió, por lo menos, sobre esta calidad, aun cuando ya era una aviadora de valor...

Iba en el hidroavión trimotor Fokker, piloteado por Wilmer Stultz y Edward Gordon. Por primera vez un hidroavión realizaba la travesía y por primera vez, también, una mujer atravesaba el océano. Fué la sexta travesía con éxito del Atlántico Norte.

La partida tuvo lugar el 17 de junio de 1928, en la bahía de Trepassés, en Terranova, a las 14 y 51, y la llegada se hizo en Llanelly (País de Gales) al día siguiente, a las 11 y 40. Un recorrido de 3.380 kilómetros había sido realizado en 20 horas 49 minutos, a una mediana de 162 kilómetros 500 por hora. Al día siguiente, 19 de junio, la tripulación terminó su viaje amerizando en Southampton.

Se supo entonces que Amelia Earhart había nacido el 24 de julio de 1898, en California, y que se ocupaba, con su madre, de obras sociales, lo que no le impedía apasionarse por la aviación. Había obtenido su brevet internacional de piloto en 1923, después de haber establecido el record femenino de altura, en 1920, con 4.500 metros.

A su llegada le preguntaron sus impresiones.

"Es mi primer viaje a Gran Bretaña, y es realmente divertido llegar en avión. Espero rehacer el viaje en uno de estos días, otra vez por el mismo camino, es decir, por vía aérea. Lo que yo he querido demostrar con el vuelo de hoy, es que esta manera de transporte es relativamente segura y que debe ser desarrollada.

"Durante la travesía no he sido más que pasajera. El éxito del viaje se debe a "Bill" Wilmer Stultz y a "Slim" Gordon. Merecen todas las alabanzas que yo pueda hacerles y jamás podré hacerles bastantes".

¡Qué simplicidad en esta aviadora que siempre hizo más de lo que prometía!

Y en lo que concierne al viaje, declaró:

"A pesar de que las previsiones meteorológicas nos habían prometido una excelente visibilidad y buen tiempo, tuvimos niebla, lluvia y hasta nieve durante toda la travesía. El tiempo claro sólo nos favoreció una hora sobre todo el tiempo que duró el viaje. La razón por la cual amerizamos, es que no podíamos ver absolutamente nada. Nos quedaba aproximadamente la suficiente nafta para llegar a Southampton, pero no quisimos terminar el viaje porque volábamos ciegos y porque sabíamos que la travesía del Atlántico ya había sido efectuada".

Insistiendo sobre su rol a bordo, precisó:

"Yo no hice nada. Ni una sola vez tuve en mis manos el bastón de dirección, a pesar de que ya tengo en mi haber más de quinientas horas de vuelo activo...

"Desde el punto de vista de nutrición, teníamos media docena de naranjas, dos botellas thermos conteniendo café azucarado, pero sin leche, agua, tres huevos duros, sandwiches y raciones de reserva compuestas de chocolate, tabletas de leche condensada y "penmican". Me comí tres naranjas y media docena de tabletas de leche condensada, pero no bebí y no tenía hambre.

"No creo haberme dormido una sola vez y, sin embargo, no precisé tomar café para mantenerme despierta. A pesar de que el esfuerzo ha sido grande, estoy satisfecha y me siento excelentemente bien... ahora que estoy aquí.

"No me había entrenado absolutamente nada en este vuelo, pues me había contentado con hacer proyectos de aviación en mis vacaciones. Recién seis semanas antes de la partida supe que me iba a embarcar en esta aventura".

Al terminar, Amelia Earhart dijo estas palabras proféticas que, en la época, fueron tomadas con sonrisas:

"A pesar que no tuve que ocuparme de los comandos del aparato, pienso que una mujer es capaz de manejarlos, si tiene el entrenamiento necesario. No creo que a las personas de mi sexo les falte capacidad física para hacer un viaje solas a través del Atlántico. No es más que una cuestión de estudio del arte de volar con ayuda de los instrumentos".

La aviadora pronto había de hacerse una virtuosa en este arte.

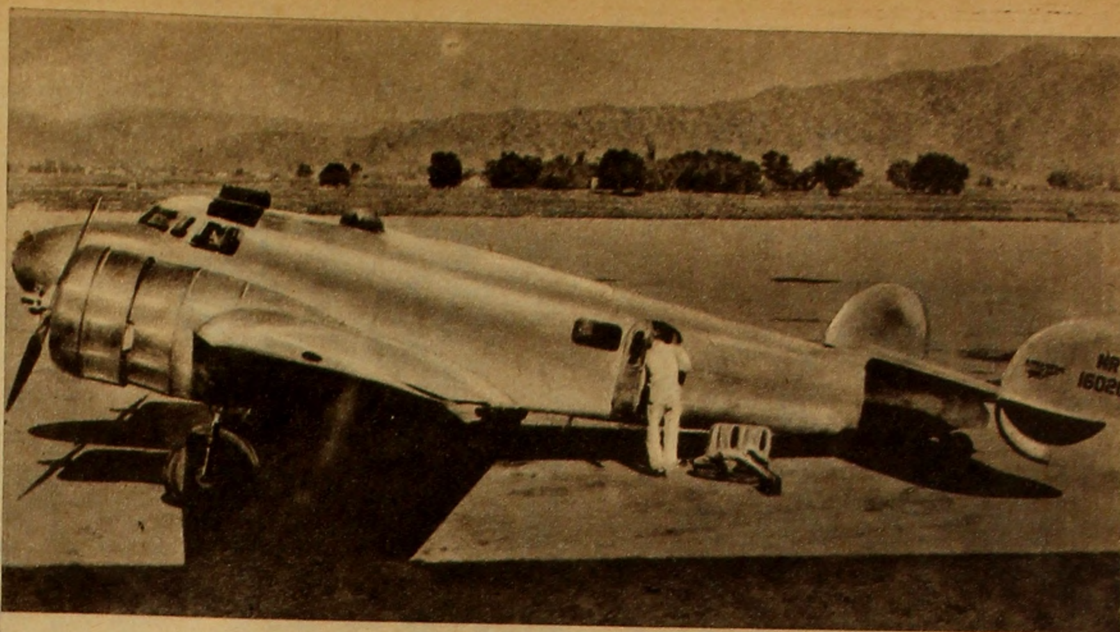
El 20 y 21 de mayo de 1932, atravesando el Atlántico, cinco años, día por día, después de Carlos Lingbergh, al que se parecía de manera sorprendente en traje de vuelo. De ahí su sobrenombre de "Lindy".

Así como el héroe de Nueva York-París, iba sola a bordo. Pensad en la energía y en la fuerza moral para estar aislado entre cielo y mar durante 3.000 kilómetros! ¡Qué lección de carácter! La joven, que ya se había casado con el señor Putnam, fué el primer ser humano que atravesó dos veces el Atlántico de Oeste a Este. Era una manera delicada de participar en el Congreso de Roma que iba a reunir a los héroes de las diversas travesías marítimas y una elegante lección dada a los representantes del sexo fuerte, que habían preferido ir desde Norte América en vapor...

Amelia Earhart se había hecho acompañar desde Nueva York hasta Harbur Grace, por Bert Banclen, uno de los héroes de la travesía del Atlántico Norte. En Terranova abandonó a su compañero

AMELIA EARHART





AVION BIMOTOR "LOCKHEED" DE AMELIA EARHART, DENOMINADO EL "LABORATORIO VOLANTE" A CAUSA DEL GRAN NUMERO DE INSTRUMENTOS DE PRECISION QUE TIENE INSTALADOS

y, el 20 de mayo, a las 14 y 16, emprendió el vuelo a bordo de un avión Lockheed, munido de un motor de 400 caballos. Al día siguiente aterrizó en Londonderry, en Irlanda, después de haber cubierto 3.100 kilómetros en 15 horas 15, o sea a una velocidad de 203 kilómetros por hora. Había querido llegar a París en un solo vuelo, pero una pérdida de nafta la obligó a aterrizar en un campo.

"Cuatro horas después de haber salido de Terranova, — dijo, — ví salir, por el caño de escape, unas llamas. Sentí cierta inquietud. Reflexioné: precisaba cuatro horas para volver a mi punto de partida. En caso de incendio, tenía tiempo más que suficiente para asarme en el aire. De modo que, quemada por quemada, me pareció más juicioso seguir mi camino. Si las cosas se arreglaban, tenía probabilidad de triunfar. ¿No tuve razón?

"Más tarde, se produjo una fuga en el tanque de nafta. Me preguntaba continuamente si tendría bastante combustible para llegar hasta la costa. Durante el viaje fuí incomodada al principio por la nieve y las nubes, luego por la lluvia y, al fin, por la tempestad.

"En cuanto aterricé, todos esos malos momentos, todas esas inquietudes, los he olvidado y sólo pienso en mi alegría".

De regreso a los Estados Unidos, la heroína quiso poner nuevamente de manifiesto su valor. Con el mismo aparato, hizo una tentativa de travesía del continente. El 13 de julio de 1932, salió de Los Angeles, pero, a consecuencia de un mal funcionamiento de la bomba de nafta, fracasó por poco, aterrizando en Columbus. Nueva partida el 24 de agosto de 1932, a las 16 y 47, y llegó a Nueva York al día siguiente, a las 11 y 51, cubriendo la distancia de 3.939 kilómetros en 19 horas 4, con una mediana de 206 kilómetros por hora. Amelia Earhart se había visto frenada por el viento de frente durante la primera parte de su recorrido. Entonces subió a 3 000 metros e inmediatamente alcanzó una velocidad de 250 kilómetros por hora.

Al realizar la primera travesía femenina, sin escalas, de los Estados Unidos, batió por más de 800 kilómetros el record femenino de distancia en línea recta.

Un año más tarde volvió a hacer el mismo viaje: el 8 de julio de 1933, logró realizar el recorrido Los Angeles-Newark en 17 horas 7 minutos y medio, a una velocidad de 231 kilómetros por hora, y batiendo por cerca de dos horas su propio record.

No estaba contenta, todavía. El 11 de enero de 1935, siempre sola a bordo, Amelia Earhart iba a tentar la travesía del Pacífico desde Honolulú a Oakland, o sea 3.870 kilómetros. Las autoridades le habían prohibido tal aventura que, el mes anterior había costado la vida a Charles Ulm, Littlejon y Skillin, desaparecidos en las olas. Amelia Earhart fingió someterse. Cuando el tiempo le pareció favorable se fué al aeródromo en plena noche, preparó su partida antes de que los guardianes se dieran cuenta, y partió.

La empresa presentaba un real peligro: desde 1927, mientras las travesías del Atlántico se habían multiplicado, las del Pacífico habían sido más bien raras. Desde California a las islas Hawai o recíprocamente, sólo se habían efectuado cuatro en 1927; en 1929, la travesía de California a Australia había sido realizada por Kingsford Smith y Ulm, acompañados por Lyon y Warner; en 1931, travesía sin escala por Herndon y Pangborn, desde Tokio hasta California; en 1934, nueva travesía en tres etapas, de Australia a California, por Kingsford Smith. De modo que se contaban solamente siete raids vencedores en ocho años. En cambio, en 1927, tres aviones había desaparecido en el mar; en 1931, Moyle y Allen habían sido encontrados milagrosamente al cabo de ocho días de búsquedas; en 1932, tres japoneses se habían perdido junto con el aparato; en diciembre de 1934, la tripulación de Ulm había tenido el mismo fin.

Como se ve, Amelia Earhart emprendía un vuelo muy peligroso y que las autoridades no habían estado mal al impedirle que tentara la aventura.

Esta emprendió vuelo a la hora 3 y 15 y aterrizó en Aokland a la hora 21 y 32, después de haber cubierto 3.870 kilómetros en 18 horas 17, a razón de 215 kilómetros por hora.

Esperaba obtener una velocidad de 250 kilómetros pero, a 450 kilómetros de las costas de California, se perdió en una espesa niebla y voló en círculo durante más de una hora antes de poder ponerse en comunicación, por medio de su aparato de radio, con un vapor.

Seguía piloteando el mismo tipo de aparato, munido del mismo motor con que había atravesado el Atlántico en 1932. El tanque, munido de un dispositivo especial, podía vaciarse casi instantáneamente y servir de balsa. El fuselaje era impermeable y una bomba de mano habría permitido, en principio, comprimir el aire en las partes inaccesibles para hacerlo insumergible. La combinación de Amelia Earhart, en fin, constituía una especie de salvavidas.

Felizmente, la campeona no tuvo que probar la eficacia de estos dispositivos diversos, pero procuró emociones a sus admiradores que la esperaban desde hacía tres horas en el terreno y la creían perdida cuando llegó a posarse sin dar la impresión de haber hecho un esfuerzo muy grande.

Infatigable, partió de Burbank (California) para Méjico. Un accidente banal, pero doloroso, la obligó a posarse cien kilómetros antes de haber alcanzado su destino: un insecto que se le metió en un ojo.

Una nueva proeza nos iba a maravillar El 20 de abril de 1935, a la hora 16 y 6, Amelia Earhart levantó vuelo en Méjico y, en la noche, a las 2 horas 1, aterrizó en Newart, cerca de Nueva York, después de haber cubierto 3.550 kilómetros en 14 horas 22 minutos y a razón de 250 kilómetros por hora, aproximadamente.

El viaje jamás había sido realizado hasta entonces sin escala. Unciamente Lindbergh, y después Fierro, habían volado desde Nueva York a Méjico, uno en 27 horas 22 y el otro en 16 horas 33. Lo que hace sumamente difícil el vuelo es la altitud elevada del aeródromo de partida para un avión cargado. Luego hay que volar sobre montañas, para atravesar el golfo de Méjico, durante 1.200 kilómetros

Este nuevo hecho era digno de la campeona americana que, insaciable, decidió emprender la vuelta al mundo, sobre un recorrido de 45.000 kilómetros, a bordo de un avión munido de todos los perfeccionamientos modernos, verdadero laboratorio volante.

Hizo un ensayo el 17 de marzo de 1937, logrando cubrir la primera etapa Oakland-Honolulú (3.860 kilómetros) en 15 horas 30, tiempo record. Pero al partir para efectuar la segunda etapa, estalló un neumático, el avión capotó y quedó seriamente perjudicado. La campeona afirmó que haría una nueva tentativa. Una vez, cumplió su palabra.

El 1.o de junio partió de Miami con el radio-navegador Noonan, se posó sucesivamente en la isla de Puerto Rico, en Caripito (Venezuela), en Paranahibo (Guayana Holandesa), Fortaleza (Brasil). Natal, cumpliendo su primera travesía del Atlántico Sur hasta San Luis, Dakar, Gao, Fort Lamy, El Fasher, Khartum, Massaua, Assab, Karachi, Calcuta, Akyab, Singapur, Java, Surabaya, Batabia, Isla de Timor, en Port Darwin y, en fin, el 1.o de julio aterrizaba en Lae (Nueva Guinea), habiendo recorrido 33.000 kilómetros de los 45.000 de su vuelta al mundo.

Después fué la partida para el vuelo dramático: salió de Le a la 1 de la mañana, el 2 de julio. Quería llegar al pequeño islote Howland, en una sola etapa de 4.150 kilómetros, la más larga del recorrido. A las 19 horas y 19 lanzó este mensaje: "Estamos a 160 kilómetros de la isla Howland". ¡A media hora de la llegada!

Al día siguiente, a las 8 y 23, se oyó el primer S. O. S., y luego las esperanzas y las decepciones se fueron sucediendo, mientras que las búsquedas continuaban a fin de encontrar a la que tenía en su activo dos travesías del Atlántico Norte, una del Atlántico Sur, dos del tercio del Pacífico, y que emprendía la travesía total de este océano cuando salió de Lee, el 2 de julio de 1937...

LA CELEBRE AVIADORA, COMO MUCHOS DE SUS COMPATRIOTAS, ERA MUY AFICIONADA A LOS HELADOS DE "ICE-CREAM"



SOCIALES



Nubya Ruth Rodriguez Picciottano.
foto Marchese



Sta. Gloria Bozzano Bonomi



Sta. Esther Angélica Ugguccioni

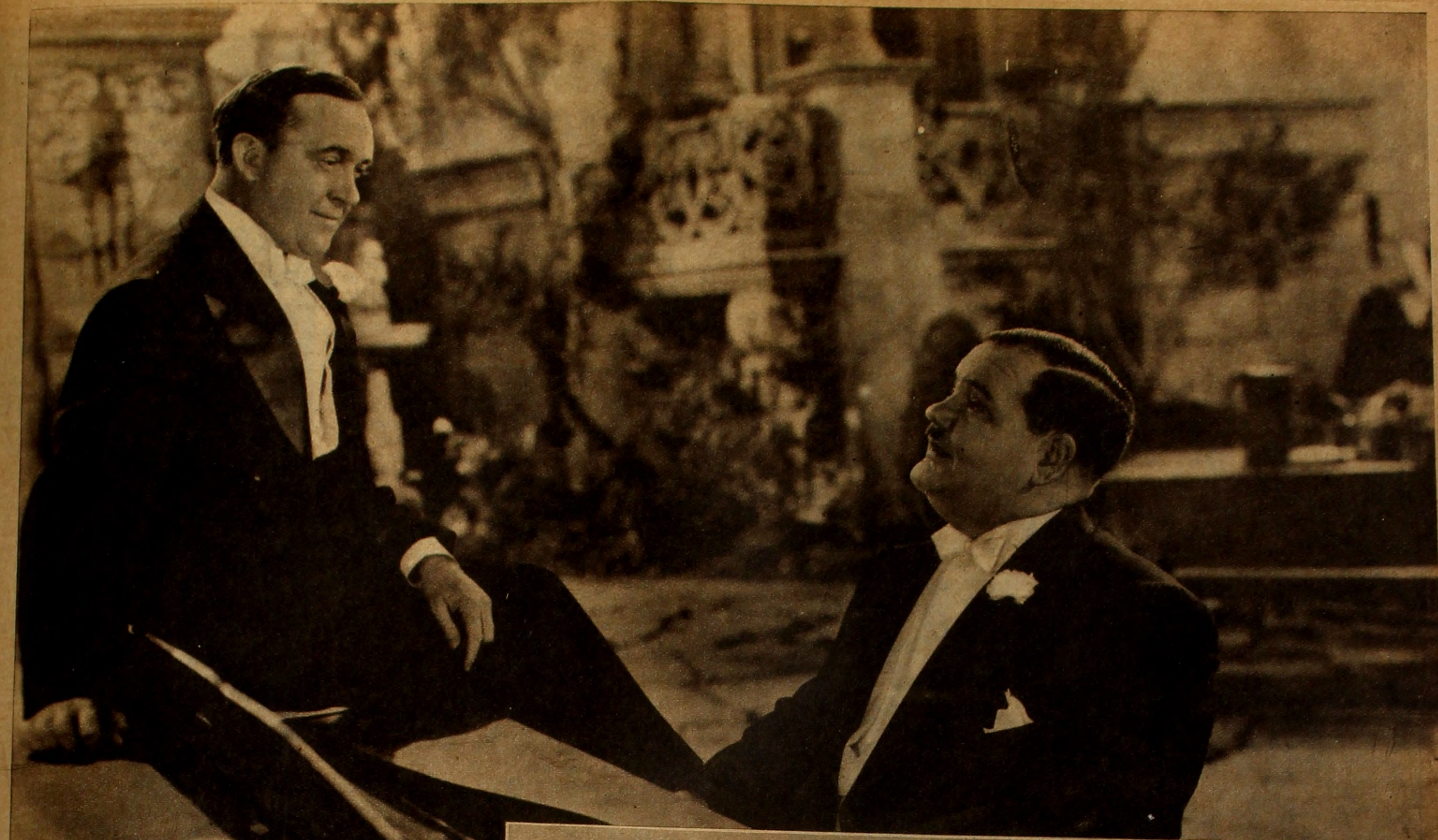
Para conservar
Un cutis perfecto.

La glicerina de Almendro, que se encuentra en las farmacias en frascos especiales, es maravillosa para los cuidados del cutis. Pasándose un algodoncito mojado en ella se limpian de modo perfecto la cara, manos y escote y se evita el empleo del jabón que es tan dañoso. El resultado es notable y basta hacerlo una vez para que se repita siempre. Nunca debe comprarse suelta por pocos centésimos. La legítima se consigue ahora en su envase original rojo y en un tamaño pequeño de 0.45 centésimos.

~ Como obtener ~
Cabellos Rubios.

DE LA REVISTA "DEAUVILLE"

El cabello rubio da a la mujer moderna un encanto inigualado. Con el "método de tres días" cualquier mujer puede cambiar el color castaño o negro de sus cabellos empleando en casa (como loción) la manzanilla Verum. Se obtiene así un hermoso color claro rubio natural uniforme. La manzanilla Verum que se consigue en las farmacias, jamás perjudica y por eso se recomienda mucho para los niños. Hay ahora frascos económicos de $ 1.15 cada uno.

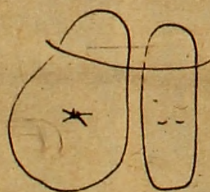


☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

CINE

☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ ☆

STAN LAUREL y OLIVER HARDY, que han adquirido fama mundial por sus películas bufas reaparecen en la pantalla del Cine Metro, como intérpretes de un film de largo metraje "Allá en el lejano oeste", que narra las graciosas aventuras de los cómicos en el oeste americano.





EL SALON INDEPENDIENTE DEL ATENEO



JUAN MARTIN

EL primer Salón Independiente de Artes Plásticas ha abierto sus puertas en el Ateneo. Alabemos el desinterés de estos artistas que se enfrentan al público sin que un jurado haya interpuesto su fallo entre ellos y la mirada del espectador, sin que el aliciente de una recompensa haya impulsado sus manos al trabajo. Alabémoslo doblemente en estos instantes de confusión y de duda; por ellos ante todo, por los mismos artistas cuyo vuelo no se ha visto encerrado en la preocupación de satisfacer ajenas opiniones; por el público, luego, que no se verá determinado en su juicio por el peso de oficiales dictámenes.

Aunque sólo fuera por la valerosa intención de desvincularse de esas trabas que acotan y limitan los predios espirituales, ya tendría la muestra pictórica del Ateneo mérito sobrado para inclinar en su favor nuestro ánimo. Pero es que por encima de tal venturosa intención se explaya un magnífico resultado. Y así esa muestra es digna también de toda loa como expresión de lo que puede nuestro arte plástico nacional.

Obras son razones y no buenas palabras. Y obras, en la más alta significación del término, tenemos aquí, por encima y más allá de todos los ditirambos que llegue a tejer la crítica amistosa, por encima y más allá de la crítica malévola, de la huera divagación y del vano literateo. Obras y obras por encima de la consuetudinaria y mortal indiferencia de todos los días.

El salón del Ateneo es un ejemplo admirable de entusiasmo y de fe. No hay en él recompensas ni halagos; no hay sino escasísimas, casi nulas, probabilidades de venta. Pero los artistas que se agruparon bajo su austero programa no dejaron por eso de trabajar con el más tenaz y limpio propósito ni olvidaron de exponer ahora los bellos frutos de ese trabajo que no ha de conocer el calor de los premios oficiales. Magnífico ejemplo, en verdad, de fe y de entusiasmo. Y si a él agregamos además la óptima calidad que lucen estas obras ¿qué otra cosa pudiéramos pedir?

Digámoslo y repitámoslo: el Salón Independiente posee la jerarquía y encierra los valores que merece; es en su conjunto uno de los mejores que se han producido últimamente. Y, por una vez siquiera, el público — eterno indiferente —ha respondido al llamamiento que él le hizo.

Esto ha sido para nosotros el mejor motivo de dicha. Al fin se va anudando otra vez el lazo, que parecía roto, entre el creador y el espectador; ese lazo que es como un cordón que uniera la obra nacida en la entraña del artista al mundo donde será lanzada y en el que deberá vivir y perdurar. La exposición del Ateneo viene a reforzarlo porque no alienta otra finalidad ya, si no es la de mos



LUIS MASSEY



NICOLAS URTA



CARMELO DE ARZADUN

trarse en toda su belleza y su desinterés.

Hace tiempo que nuestros pintores y nuestros escultores vienen produciendo para un mañana remoto; para unos largos y desalentadores plazos. Pero es cada día mayor la curiosidad, si no aún la comprensión, que el pueblo experimenta por la obra de arte. ¿El gesto de gallardía de estos artistas independientes estimulará esa curiosidad? Acaso. La entereza y la altura moral provocan el respeto y la admiración de aquellos que están ajenos; aún de aquellos que no se sienten con fibra bastante recia para igualarlos.

No puede ser más halagador el panorama que ofrece este primer Salón Independiente. Hay calidad en la obra; hay dignidad en la posición de los artistas; hay atención en el público. Y hay además una levantada enseñanza que ojalá fructifique.

J. M. P.

ALBERTO SAVIO



JOAQUIN TORRES GARCIA



ALFREDO DE SIMONE

EDUARDO AMEZAGA



BERNABE MICHELENA



EL VALLE CENTRAL DE CHILE

Por GABRIELA MISTRAL

Notas de la Carretera Panamericana

AUNQUE el extranjero considere la Pampa Salitrera como la tónica del país, y aunque las minas de la zona que sigue, llamada de los Valles Transversales, representen tanto como la salitrera en nuestro desarrollo económico, es el Valle Longitudinal el rasgo geográfico que domina nuestro territorio, el que organiza, como si dijéramos, su cuerpo y le imprime carácter en los mapas. El da a Chile su figura, que yo he comparado algunas veces a la de la carretera minera en su veleidad austral, y que una colega asimilaba, con más exactitud, a la forma del caballo marino. La meseta árida del norte, lo mismo que la llanura patagónica, quedan como facciones subalternas e irregulares de nuestra geografía; la fisonomía regular de Chile, la que es consultada para toda empresa na ciona . sea ella trabajo de ingeniería, sea cálculo económico o sea... plan electoral, la lleva el llamado Valle Central en su largo pectoral verde.

El primer conquistador que se dió cuen



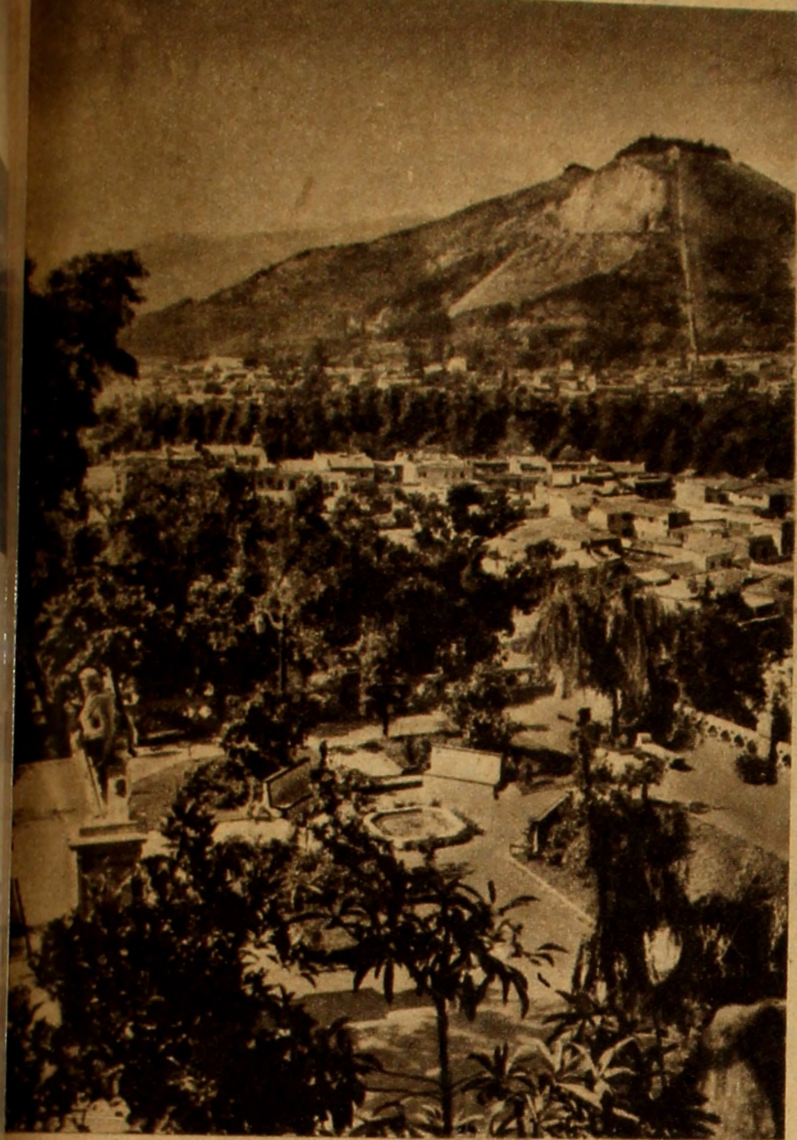
MINA DE COBRE EN CHUQUICAMATA, CHILE. — DENTRO DE LA PROVINCIA DE ANTOFAGASTA LA CARRETERA EMPALMA CON EL CAMINO QUE UNE EL PUERTO DE TOCOPILLA CON LAS GRANDES MINAS DE CHUQUICAMATA, EN DONDE SE HALLA INSTALADA UNA GRAN PLANTA DE FUERZA TERMOELECTRICA PARA LA EXPLOTACION DEL COBRE



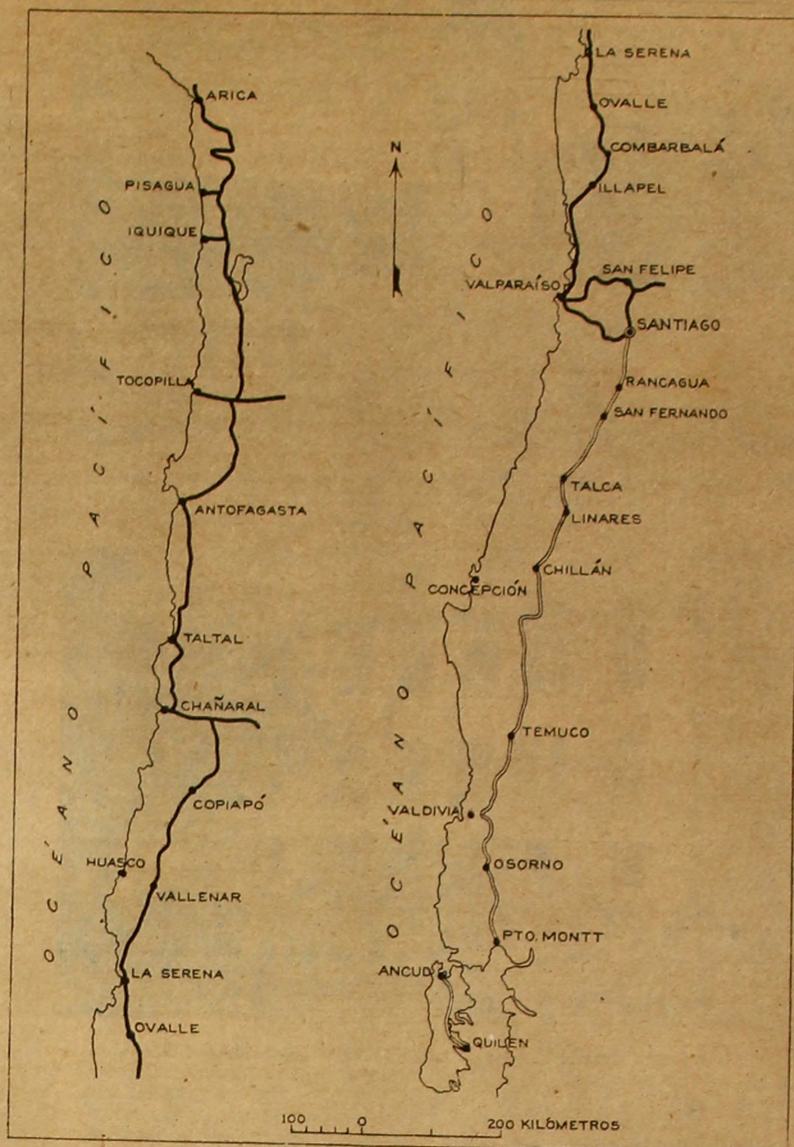
EL BALNEARIO DE VIÑA DEL MAR, EL MAS IMPORTANTE DE CHILE



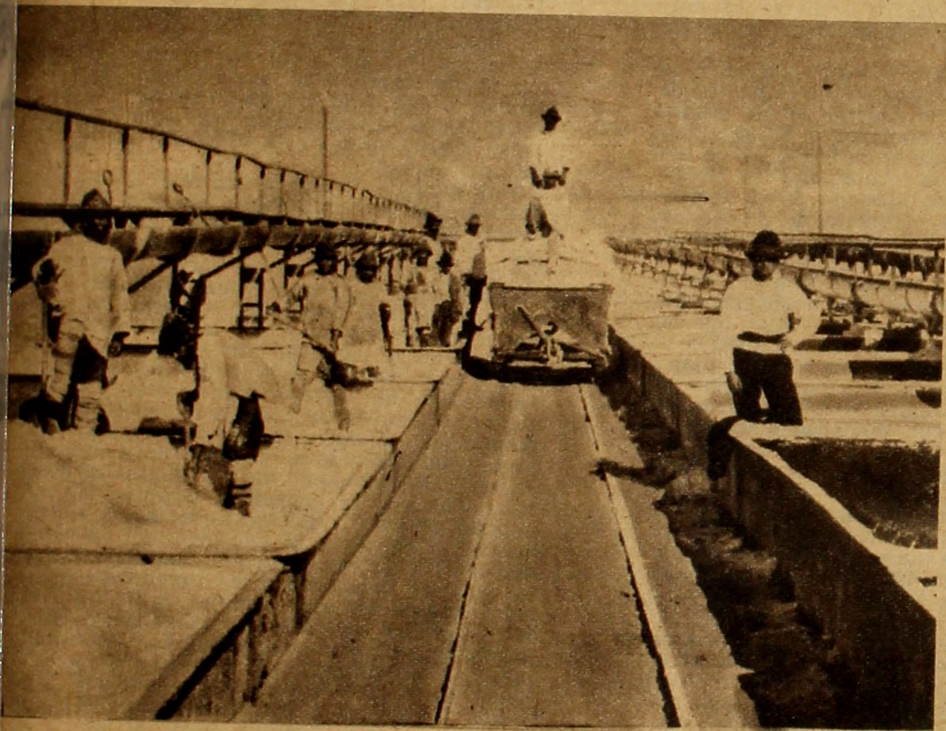
TRAMO DE LA CARRETERA TRASANDINA ENTRE ARGENTINA Y CHILE



EL CERRO DE SAN CRISTOBAL EN SANTIAGO DE CHILE, VISTO DESDE EL DE SANTA LUCIA. A LA IZQUIERDA SE VE LA ESTATUA DE PEDRO VALDIVIA, FUNDADOR DE LA CIUDAD



LA CARRETERA PANAMERICANA EN CHILE. — EN SEPTIEMBRE DE 1936 SE COMENZO EL MEJORAMIENTO DE NUMEROSOS TRAMOS DE LA GRAN CARRETERA QUE, PARTIENDO DE LA FRONTERA PERUANA, SE EXTIENDE LONGITUDINALMENTE DESDE ARICA HASTA VALPARAISO, Y DESDE ESTE PUERTO ATRAVIESA EL PAIS HASTA LA FRONTERA ARGENTINA



EXTRACCION DEL SALITRE

de esta región y acertó a delinear su nta leal, que pudo ser el pobre don dro de Valdivia, ha debido sonreír avirando esta perspectiva dilatada y dar su nombre natural de asiento genui para la chilenidad. Chile podría limi a esa zona y nos bastaría como eriferia de patria.

La horizontalidad del valle no es percta; hay que recordar que se trata de na vertiente cordillerana; pero en sus ejores partes hay una planicie que le ale el nombre de llano, que lleva en la ografía. Corre de Santiago a Puerto Montt, en una línea fácil y elegante, go del geógrafo como del caminador. as colinas boscosas de antes, ahora lonerío de trigales, y uno que otro mone aislado, mejor que alterar subrayan u maestría de valle tipo.

En sus dos tercios este valle es de un lima perfecto, que va de los 12 a 25 rados; en el último tercio ,la temperaura todavía puede llamarse templada, n el lenguaje europeo.

En este ambiente que parece pensado querido para el hombre por una deidad amiga, son posibles las tres floras próceres que dan las botánicas. Varias frutas tropicales se logran en el valle de Aconcagua, que anuncia el Central; todas las mediterráneas llevan su reino hasta el Bío-Bío, y desde allí, hasta su remate, impera la austera flora de las tierras frías.

Culmina los cultivos del valle, como señor de viejo abolengo clásico, el viñedo de cepa francesa y española, y ha ensanchado tanto su área y ha vigilado tanto su calidad como para volverse la mejor zona vinícola, con la de Mendoza, su semejante, con que cuenta la América del Sur. La viña ha dado a tres o cuatro provincias el aspecto organizado, culto y donairoso de la Toscana en Italia y de la Borgoña en Francia.

Lado a lado con el viñedo, ha ido prosperando en el valle el huerto frutal. Los valles trasversales del norte habían comenzado una ceñida labor de selección creadora de tipos frutales chilenos. Ella pasó al sur como una verdadera empresa nacional, alentada por el Estado con la formación de técnicos y con el crédito agrícola. Y así es como, en unos treinta años, se ha creado una industria frutera ya tan próspera que la cuota de su logro reemplaza al salitre y a la minería, hostigados por la competencia. La fruta del Valle Central sostiene la batalla de calidades en el emporio frutero de California; abastece al Trópico americano que carece de ella y llega a Europa, donde los emigrados la encontranos como rostros conocidos en vitrinas y mostradores franceses o españoles.

El acaudalado chileno, siguiendo la línea de la caída del salitre por sus rivales químicos, y la del cobre por la abundancia de producción mundial, ha ido virando de más sus capitales hacia la agricultura.

Los gobiernos últimos aceleran la creación de la pequeña propiedad, único testimonio convincente de una democracia. El Valle Central, particularmente, es el lugar mejor de esta experiencia. "Quien reparte la tierra distribuye a lo divino el sol, el agua y la dicha", dice un viejo refrán. Al norte salitrero y minero le correspondió crearnos las marejadas bruscas de riqueza; al Valle Central le corresponde un destino clásico de riqueza evolutiva, lenta y estable.

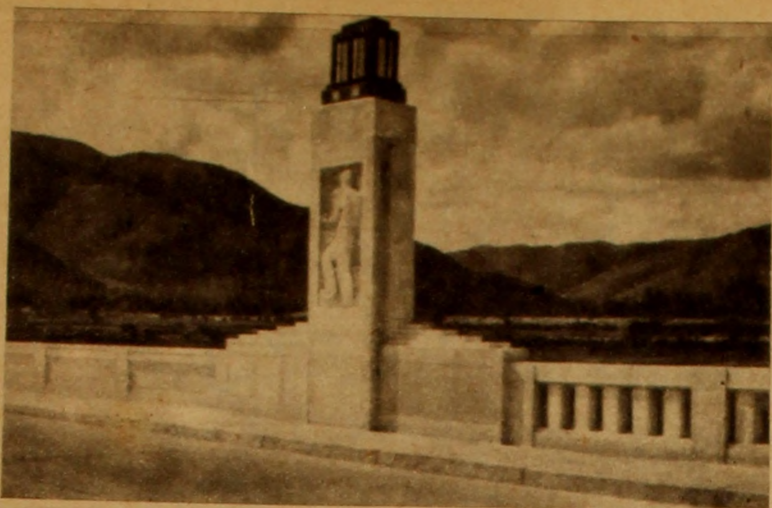
Cubren la segunda parte climatérica del valle las provincias de Valdivia y Llanquihue, en cuya colonización los alemanes cuentan por mucho. Chile ha usado la misma forma de "sangre y de alfabeto", o sea de inmigración y de cultura intensiva, adoptada por la Argentina para crear un país moderno. El germano-chileno se complace en ese clima ligeramente frío; mira con familiaridad su vegetación de bosque, que él combina con el cultivo del trigo, la cebada y la patata, y allí va estableciendo sus industrias una por una. Le es bien fácil su convivialidad con un pueblo criollo realista, que sobreestima el trabajo y que tiene de común con el suyo el gusto de la estabilidad del Estado y de un standard honorable de vida.

El valle, que se abre en claridad de huertos, se acaba en selva maderera y en un alucinante espejo de aguas, de lagos y de ríos, cuyas estampas maravillosas llenan los textos escolares y los relatos de folklore.

Al revés de lo que dice un lugar común sobre la imaginación, hija genuina del sol, las últimas provincias, y especialmente Chiloe, entregan los mitos más hermosos logrados por nuestro pueblo. La fantasía austral es agudamente original, y el aguna (marina, fluvial y lacustre), resulta mucho mejor para el indio y el mestizo de Chile que la Cordillera o el Mar Pacífico, bañados en el norte de una luz acérrima.

VISTA PANORAMICA DE LA CAPITAL CHILENA





UN PUENTE MODERNO EN CARACAS. — El arte moderno se ha utilizado para adornar este puente construído sobre la Avenida 19 de Diciembre, en la capital venezolana



EDIFICIO DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL EN CARACAS. — El gobierno del Distrito Federal (que incluye la capital de la República y la ciudad de La Guaira), tiene su sede en este nuevo edificio, en el cual la arquitectura moderna se ha adaptado de manera que armonice con los antiguos edificios de la ciudad



EL CAPITOLIO NACIONAL EN CARACAS. — En el salón Elíptico, donde el Presidente de la República da recepciones al cuerpo diplomático, se encuentran hermosos cuadros al óleo que representan héroes nacionales y las batallas más famosas de la guerra de independencia



MODELO DE UNA CASA RURAL, CERCA DE MARACAY. — En las afueras de Maracay, sobre la carretera que conduce a Caracas, el gobierno nacional estableció recientemente una colonia agrícola ,en la cua llos agricultores pueden comprar casas como ésta a precios módicos, pagándolas en un plazo de varios años

VIAJE POR VENEZUELA

Por BEATRICE NEWHALL

ENTRE las modernas construcciones viales es digna de citarse la pintorescaca carretera que va de la frontera de Venezuela a la capital de Méjico, y que en menos de un ano que lleva de abierta al servicio ha contemplado el paso de centenares de automóviles conduciendo pasajeros encantados de poder conocer un país extranjero. De igual manera, en la America del Sur a las seculares carreteras de los Incas se ha agregado una red que venciendo obstáculos casi insuperables ha venido a entrelazar numerosas regiones que habían estado aisladas por espacio de muchos siglos.

Entre estas carreteras sudamericanas son especialmente notables y dignas de mención las que ponen en comunicación a Venezuela, Colombia y el Ecuador, y que, con excepción de un corto trecho en el segundo de estos países, permiten hacer el viaje en automóvil desde el puerto de La Guaira, en el Mar Caribe, hasta el de Babahoyo, sobre el Río Guayas, situado a corta distancia de Guayaquil, principal puerto marítimo de la República del Ecuador. Por lo tanto, la Carretera Simón Bolívar, como se llama popularmente a esta red, recorre el territorio de estas tres naciones que con el nombre de la Gran Colombia fueron las primeras que obtuvieron su independencia en el América del Sur . La magnificencia y la variedad del paisaje que se contempla al comenzar la jornada des de el nivel del mar e ir ascendiendo en la majestuosa soledad de los Andes hasta llegar a alturas de más de 4.500 metros, dejan un recuerdo imperecedero en la mente de cualquier viajero.

El viaje debe hacerse en la llamada estación de sequía, puesto que en la época de las lluvias algunos tramos de la carretera son impasables y otros ofrecen inconvenientes que le roban parte de los atractivos que ofrece. Además, como la estación seca no concuerda en los tres países, es naturalmente limitado el tiempo de que se dispone para hacer la selección; pero puede decirse que comenzado el viaje por tierra de norte a sur en enero, febrero o marzo es muy probable que se goce de buen tiempo en toda la ruta.

Cuando el viaje a Venezuela se hace por mar, se desembarca en el puerto de La Guaira, por lo general en las primeras horas de la mañana; y si los viajeros tienen la fortuna de llegar en un día despejado podrán contemplar el inolvidable paisaje que presenta el sol al despuntar sobre la cordillera de los Andes. Al aproximarse a la costa les admirará ver la manera tan original como este puerto ha sido construído sobre el declive de las montañas que descienden directamente al mar casi sin dejar espacio llano entre sus faldas y la orilla del océano azul. Los viajeros, una vez que pasan la inspección de la aduana, alquilan un automóvil para emprender el ascenso de las montañas, que comienza a unos pocos metros de distancia del litoral.

Este trecho les servirá para darse una idea de los paisajes y de la obra de ingeniería que encontrarán más adelante; con la única diferencia de que esta carretera está pavimentada y resguardada con barandas de hierro en los sitios más peligroso, y que el tráfico en ella es mucho mayor. En un trayecto de menos de 40 kilómetros se asciende a una altura de 1.200 metros, sin perder nunca de vista el mar que se ve allá en las profundidares, hasta que se llega a un paso de donde se descienden unos trescientos metros, para llegar a Caracas capital de la República, que se extiende sobre un hermoso valle al pie de las montañas.

En el centro de la ciudad, o sea en la parte antigua, las calles, que son estrechas y están trazadas en línea recta, tienen a cada lado una hilera de casas de un solo piso, y desde cualquiera de sus extremos que se mire podrán contemplarse las verdes montañas con sus elevadas cimas cubiertas de nubes. (En verdad, las nubes blanquecinas que a modo de vellones de lana cubren el cielo del valle de Caracas dejan en la mente del viajero uno de los recuerdos más inolvidables de su visita a ese país). Las personas interesadas en la historia americana podrán visitar en Caracas la casa en donde nació el insigne Libertador Simón Bolívar, convertida hoy día en un museo histórico; el Museo Bolivariano, situado en la misma cuadra que la Universidad, donde entre las reliquias más preciadas que algunos afortunados pueden ver figuran la hermosa espada con hoja de acero engastada y con empuñadura de diamantes, y el emblema de la Orden del Sol, rodeado de diamantes, que el Perú agradecido le obsequió al Libertador después de sellada la independencia de ese país; el Panteón Nacional donde reposan los restos del Libertador y de muchas otras figuras nacionales, y donde se encuentran también los cenotafios de los Generales Miranda y Sucre, héroes de la independencia patria. Como gestos de confraternidad interamericana se podrán ver, entre otros, la estatua de George Wáshington, erigida en una de las principales avenidas, y la de Henry Clay, eminente ciudadano y político americano, que abogó entusiastamente para que los Estados Unidos reconocieran a las nuevas Repúblicas independientes de la América del Sur; el busto del gran patriota cubano, José Martí; la Avenida San Martín y el Boulevard Brasil. El salón Elíptico del capitolio nacional, donde el Presidente de la República da unas recepciones especiales al cuerpo diplomático, es una lujosa galería adornada en el techo y en las paredes con hermosos cuadros al óleo que representan las batallas más famosas de la guerra de independencia y los héroes de esa épica campaña. En la Academia de Historia se encuentra una famosa biblioteca y una valiosa colección de documentos históricos, entre los cuales se cuentan los 62 tomos del archivo coleccionado por el General Miranda durante su vida.

Si bien puede decirse que el centro de la ciudad tiene una homogeneidad que la da gran encanto, los nuevos barrios ofrecen un atractivo más variado, comenzando desde las casas modernas para obreros, situadas en la parte sur de la ciudad, hasta los elegantes barrios de El Paraíso, la Florida y el Country Club, en las afueras de la capital.

Después de salir de Caracas, el viajero encontrará la carretera cortada a pico en las faldas de la montaña, y podrá ver las rocas desnudas que han sido voladas para dar paso al automóvil desplegando su color gris en medio de la verdura de la serranía. En el valle estrecho que se divisa a gran profundidad se ve la línea del ferrocarril que va buscando los niveles más bajos, y algunos de los 86 túneles que tiene que atravesar antes de llegar a Puerto Cabello.

Las montañas que se atraviesan en las primeras horas del viaje tienen tantos repliegues irregulares y están tan cerca las unas de las otras, que en los valles no queda suficiente terreno plano que pueda dedicarse a la agricultura. Sin embargo, más adelante los valles se van ensanchando, hasta que se llega a la extensa sábana en que está edificada la ciudad de Maracay.

Más adelante se llega a San Mateo, población que se enorgullece no sólo de contar con la antigua capilla a que según la historia, asistía el Libertador, sino que es notable también por el hecho de que hasta hace poco, antes de expedirse un decreto ordenando lo contrario, las casas se construían con la puerta de entrada en la parte de atrás. Para entrar a ellas por el frente que da a la calle se tiene que atravesar un corral, situado al lado de la casa, donde por lo regular se encuentra un bien entrenado perro guardián que se encarga de ahuyentar a los intrusos. En las afueras de esta población se encuentra también el ingenio azucarero Bolívar, que en una época perteneció a la hacienda del Libertador; y al otro lado del camino, en la cima de una pendiente, hay un pequeño museo histórico, circundado de flores, alrededor del cual las bandadas de golondrinas vuelan como saetas. Este museo está edificado en el mismo sitio donde se hallaba la casa en la cual durante la Guerra de Independencia el General Antonio Ricaurte murió al hacer volar un parque de municiones para



que no cayese en manos del enemigo.

A unos 60 kilómetros de distancia de Maracay se encuentra Ocumare de la Costa, lugar que puede visitar el viajero si no le molesta hacer una jornada muy larga. El camino que conduce a este sitio es de sierra, y en su descenso hacia el mar atraviesa en su corta distancia una extensa región donde se encuentran desde pinares hasta palmeras, o para ser más explícita, una zona agrícola en donde se cultivan, entre otras cosas, maíz, café, cacao, caucho, caña de azúcar, plátanos, cocos y otros productos.

Volviendo hacia la izquierda antes de llegar a la alcabala que se encuentra en las afueras de Maracay, se podrá pasar por el campo de aviación, y en pocos minutos llegar a las orillas del Lago de Valencia, que es uno de los más grandes en el interior de la República. Al extremo del camino se encuentra un parque pequeño muy pintoresco, adornado con enormes figuras escultóricas de yeso de estilo precolombino. Hace algunos años este lago era uno de los sitios favoritos de recreo, como lo atestiguan dos barcos de excursión que se encuentran allí anclados, pero hoy día está casi desierto y cada una de las 22 islas que pueden verse se destaca sobre una superficie despejada.

Si el viajero no ha hecho la excursión a Ocumare, llegará a la floreciente ciudad de Valencia, que tiene una magnífica universidad y varios hermosos parques, antes de las tres de la tarde. Después de un corto descanso y de aguardar a que se aplaque un poco el intenso calor del día, podrá hacer en menos de una hora la excursión hasta el campo de batalla de Carabobo, donde el Libertador Simón Bolívar, después de derrotar a las huestes españolas en 1821, selló la independencia de Venezuela. Allí tendrá oportunidad de contemplar el imponente monumento conmemorativo de esa epopeya, que está erigido en un pintoresco parque perfumado con el aroma de los jazmines del cabo. Una avenida adornada con 16 bustos de bronce, que con gran maestría representan a los héroes de esta histórica batalla, conduce a un arco, bajo el cual reposan los restos del Soldado Desconocido de la indepedencia venezolana.

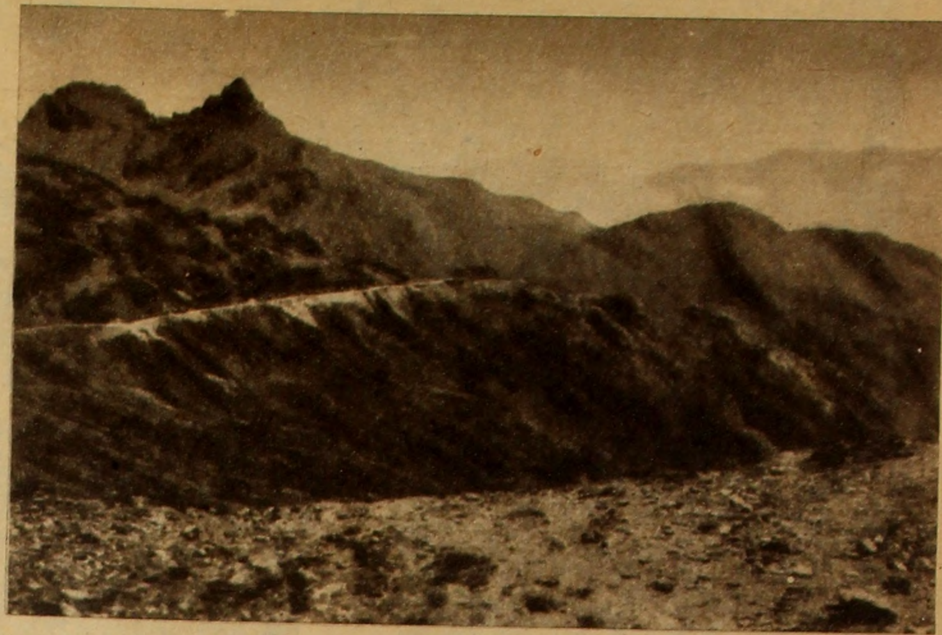
Saliendo de Valencia al día siguiente por la mañana, podrá llegar a Puerto Cabello a tiempo de desayunarse en un hotel que está construído sobre el océano. En el trayecto se deleitará contemplando el sol que al salir sobre las montañas les imprime infinidad de variados matices, especialmente cuando el automóvil va serpenteándose sobre ese tortuoso camino cuyas agudas curvas requieren que el conductor tenga los nervios en su sitio, una buena visión y una mano firme. Las tranquilas aguas azules de la rada, acariciadas por la luz matinal, hacen que en verdad se crea la antigua leyenda de que al puerto se le dió su nombre por razón de que se decía que allí un barco podría amarrarse seguramente con el hilo de un cabello. Este es el tercero en importancia de los puertos venezolanos, y en sus muelles se ven atracados vapores de muchas naciones que están constantemente descargando mercancías o llenando sus bodegas de café, cacao, algodón, tabaco, cueros, maderas y otros productos nacionales. En uno de los extremos de la rivera, en las cercanías del hotel, se ve a un grupo de muchachos que ansiosos esperan que alguien les arroje una moneda para zambullirse debajo del agua y pescarla antes de que llegue al fondo.

Saliendo de Puerto Cabello, el viajero retrocede unos ocho kilómetros para llegar a El Palito, donde al pasar la alcabala se abandona la magnífica carretera pavimentada para entrar a otra de piso natural que corre hacia el occidente en dirección a la costa del Pacífico. Por algún tiempo el automóvil pasa por entre espesos bosques tropicales, en donde se pueden ver árboles gigantescos de los cuales cuelgan como festones varias enredaderas de diversos colores; y pasar de vez en cuando por un terreno cubierto de pastos o una finca cultivada, que ayudan a romper en cierta manera la monotonía del paisaje. El bosque se levanta a tan gran altura sobre el nivel del camino, que las demás señales de tierra son invisible; a tal punto que a menos que se tenga un buen sentido de la dirección sorprenderá el encontrar un poco más adelante una cadena de montañas que se levanta entre la carretera y la mar. Con las constantes vueltas y revueltas a través de la verdura del bosque, es fácil olvidar que se está viajando a un mismo tiempo hacia el sur y hacia el occidente.

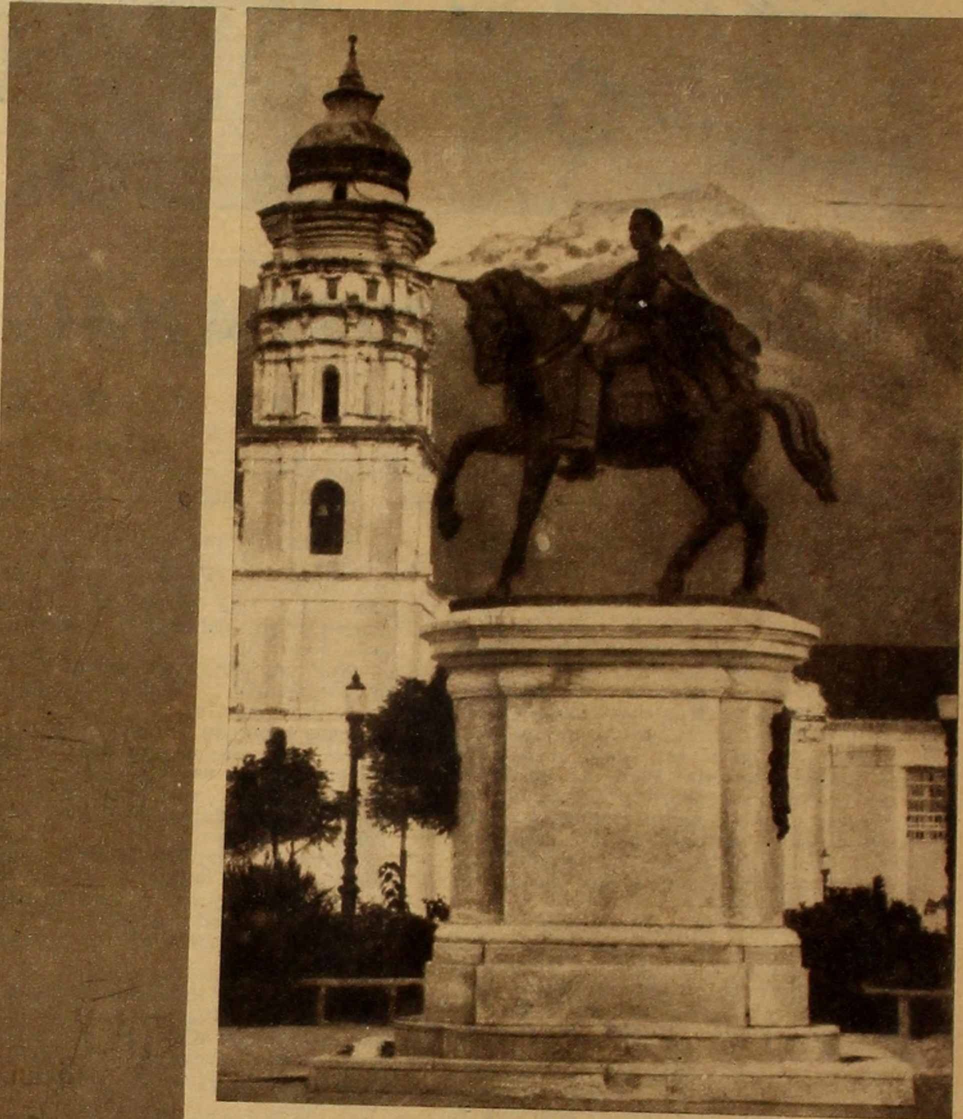
En el trayecto se ven unos pocos árboles floridos: uno sin hojas cubierto de flores amarillas que parecen gigantes ranúnculos esparcidos sobre sus ramas grises; otro frondoso con la copa casi plana y cubierto de flores rojas pálidas que parecen crecer en racimos; en tanto que un tercero tiene ramas desnudas y torcidas de donde brotan flores de un vivo encarnado.

Pero al tercer día de la jornada comienzan a verse algunas de las aves y las flores que habían pecado por su ausencia hasta entonces. El suelo, en vez de ser ya de un hermoso color pardo oscuro, se torna rojo y luego adquiere un tinte blanco ofuscante; el terreno es muy seco, con enormes hondonadas que semejan grandes cañadas en los sitios donde la lluvia ha carcomido la tierra; y por muchos kilómetros a la distancia la comarca está cubierta de distintas variedades de cardos y nopales. En la travesía se cruzan varios lechos de ríos que se han secado casi por completo, pero que en la epoca de las lluvias se convierten en poderosos torrentes; y en el camino que conduce a Carora se pasa por espacio de varios kilómetros sobre el lecho seco de un río, en donde se ven los cañaverales y los plantanales compitiendo con la naturaleza virgen. Después de que uno sabe que en la época de las lluvias la corriente de agua en este lecho es suficientemente fuerte para arrastrarse los automóviles con pasajeros y todo, es que se convence que es preferible hacer el viaje en tiempo de sequía. Las calles de Carora, que son de guijarro y que se construyeron en forma cóncava para dar salida a la enorme cantidad de agua que rápidamente se aposa en ellas durante las épocas de lluvia, no se prestan en verdad para el tráfico automoviliario, pero, aún, así, la población ofrece tantos encantos al viajero que siempre es preferible detenerse en ella por un corto tiempo en vez de seguir adelante sin visitarla.

La jornada más larga en el viaje en Venezuela es la de Mérida a San Cristóbal que se hace en 10 o 12 horas, según las detenciones que se hagan en el camino. Al llegar a Lagunillas vale la pena desviarse de la carretera principal para ir a visitar un pequeño lago que queda detrás de la población; la vista de las montañas cubiertas de nubes que se reflejan en sus límpidas aguas deja un recuerdo imperecedero. Esta jornada está a la vez llena de contrastes: en un sitio se pasa, en 20 minutos, de frailejones a nopales; en otro el camino sube y baja alrededor de las montañas y por encima y debajo de las nubes; y algunas veces cuando el día está despejado se pueden ver los valles que se abren a centenares de metros de profundidad.



UN TRAMO DE LA CARRETERA A SIMON BOLIVAR —



EL MONTE BOLIVAR VISTO DESDE LA PLAZA PRINCIPAL DE MERIDA. — Las nieves perpetuas que cobijan este pico se ven relucir las de la torre de la catedral, en tanto que al frente de ella se destaca la estatua del Libertador Simón Bolívar, en la plaza de su nombre

EN LA CARRETERA SIMON BOLIVAR. — En la ruta que atraviesa esta carretera el paisaje cambia extraordinariamente. A la izquierda se ve el camino que serpente irregularmente sobre terreno que a la vista parece plano. A la derecha se ve el camino en la cordillera





CASERIO EN LOS ANDES VENEZOLANOS. — En las faldas de los Andes, los industriosos montañeses venezolanos derivan su subsistencia de campos agrícolas muy bien cultivados





QUE NO SE ACUSE A NADIE

Por MARGARITA COMERT

Dibujo de CRISTAR

Sin arreglo alguno, estaba muy hermosa; pero siempre pálida, tan extrañamente pálida...

No obstante encontró medio de empalidecer aún, más todavía, cuando él le declaró su amor. Pero no lo detuvo desde las primeras palabras, tal como ella lo hacía con tantos otros. Escuchó hasta el fin las fervientes frases y, cuando calló, permaneció silenciosa, los párpados obstinadamente bajos tal como si deseara que hablara todavía. Pero él no habló más prefiriendo saborear el silencio en el que creía presentir la respuesta y sorprender, en el temblor de las tupidas pestañas, la confesión de los párpados tan expresivos como los ojos, tan elocuentes como una mirada.

Un instante transcurría, solemne..... El sol que iba a morir, daba a las cosas una suavidad de despedida en ese pequeño salón tan íntimo y bien ordenado, donde, cuando ella estaba sola entre sus flores y sus libros, vivía horas de amargo recuerdo.

Esa noche, no estaba sola... Palpitaba el amor cerca de ella... Esperaba que ella le tendiese la mano... Aportaba el supremo calor de la vida; ofrecía el porvenir. Pero ella evocaba a pesar de si misma el pasado y la muerte. Bruscamente. con una voz sin timbre que parecía falta de aliento dijo:

—Es preciso que sepáis como enviudé.

—Ah! Si, el suicidio de vuestro marido. Había jugado y perdido... Perdido algo más que su fortuna... No quiso sobrevivir a su deshonor... usted lo ve... Lo sé todo...

—No, todo no... Me queda algo terrible que decirle... Venga conmigo... usted se dará cuenta.

Su voz tenía un temblor febril... Fijaba derecho ante si una mirada extraña que parecía no ver las cosas presentes... pero que buscaba allá lejos, lejos... donde mora lo que llamamos erróneamente el pasado.

Subyugado e inquieto la siguió fuera del pequeño salón, donde el piano abierto, las flores preferidas, el libro elegido, matizaban sutilmente el encanto familiar de un rincón hechizado por la gracia femenina.

Al término de un largo corredor, abrió una puerta... Una bocanada de aire frío se exhaló acogiéndolos en una vasta pieza de muebles fuera de uso, donde la soledad daba la sensación de una presencia hostil.

Se veía que ya no se trabajaba más sobre esa mesa, que ya nadie se sentaba en ese sillón, que no se consultaban los libros alineados sobre los estantes, que no se descorrían jamás las cortinas ampliamente tendidas. Todo esto era sensible a la manera de la sombra, tal como se percibe la caída de la noche sin tener n[illegible] de observar el cielo.

Se aproximó a la mesa, tomó sitio en el sillón próximo y ordenó:

—Manténgase de pie del otro lado de la mesa, frente a mí, algo más cerca..... Apóyese ligeramente a la derecha... Está bien así..... usted es mucho más grande que yo, pero eso no tiene ninguna importancia. Verá usted igualmente lo que yo vi. Es en este sitio en que estoy sentada que él se mató. El revólver se encuentra en el cajón de la izquierda... donde se encontraba siempre, donde yo sabía que estaba. Y yo de pie cerca de la mesa, en el sitio que usted ocupa... No, no, no tenga miedo... No en el momento en que él se mató... pero sí algunas horas antes cuando me hizo la confidencia de su deuda... de su situación sin salida... sin salida... yo no poseía por ese tiempo... Es después de su muerte que heredé de mi madre quien se había opuesto a nuestro casamiento y no me habría adelantado ni un céntimo para él. Si doy todos estos detalles. no es a fin de disculparme... —(se que no tengo excusa...)— es por respeto a la verdad... Tal cual es, mi delito gravita bastante pesadamente... No deseo agravar esa carga. Durante todo el tiempo que él me hablaba tenía un papel ante sí... un papel sobre el cual acababa de trazar algunas líneas . La tinta todavía fresca brillaba... Hoy está seca... Pero el papel ha permanecido ahí, en ese cajón, con el revólver. Aguarde que yo lo tome y lo coloque ante mí como estaba ante él. Está. Ahora, constate que, de ahí donde usted se halla se puede leer la primera línea. Usted lee bien, no es cierto? 'Que no se acuse a nadie" Yo también leí... y me fuí..... Dejé la pieza... Más, abandoné la casa para dejarlo hacer. Eran las tres de la tarde... Recién se mató a las seis... Sin duda, tuvo vacilaciones... Debió creer que yo volvería... que lo perdonaría... El sol era tan bello!... Sin levantarse de su sillón, él podía, por la ventana ver los árboles primaverales, las ramas todavía negras sustentando sus brotes tiernos y el cielo brillante a través de ellas. Una deuda de honor, que significa eso para un ser vivo, con ansias de vivir? Pero no se atrevió a cambiar de idea por culpa mía... porque sabía que yo había leído: "Que no se acuse a nadie" y que había partido abandonándolo y, en este abandono, condenándolo. Cuando los jurados pronuncian contra un reo una sentencia que equivale a la pena de muerte, son varios ante un desconocido, un criminal... Yo, sola, tuve ese coraje contra mí marido que no tuvo otra falta que la de ser débil por naturaleza y haber errado la suerte. Tuve ese coraje... Ah! más tiempo pasa, más reflexiono y menos comprendo este abominable coraje de haberme alejado después de haber leído. No podía uno engañarse. Se lee fácilmente, no es cierto? Es como un relámpago inmóvil: 'Que no se acuse a nadie".

Y bien, ahora que usted lo sabe, que ha leído, que lo sabe todo, que [illegible] para alejarse?

El no le respondió... Se alejó [illegible] vuelta la cabeza.

Tarzan

por EDGAR RICE BURROUGHS

EXPLOSIVOS MORTÍFEROS



